BRITAIR

la lettre #124

LA LETTRE D'INFORMATION | AOÛT 2010

Édito

par Marc LAMIDEY

Le conseil d'administration de Brit Air a arrêté les comptes de l'exercice qui s'est terminé au 31 mars dernier. Affichant une perte de 11 M€, ils seront négatifs pour la deuxième année consécutive.

Cette perte s'est concentrée sur la période janvier-mars, qui, outre la faiblesse saisonnière de l'activité, a vu notre exploitation perturbée par les conditions météorologiques d'un hiver particulièrement rude et les grèves du contrôle aérien.

L'exercice en cours a lui aussi été sérieusement perturbé dès le départ : dès avril, la crise volcanique a mis sous pression notre exploitation ; le contrôle aérien a continué à dégrader nos conditions d'exploitation, en raison de conflits du travail répétitifs.

Pendant cette période, Brit Air a elle-même été le siège de deux conflits du travail, l'un à Morlaix, l'autre à Lyon.

Au moment où Brit Air doit se battre pour faire face à une concurrence de plus en plus vive, qui détourne notre clientèle, qui exerce une pression sans précédent sur nos recettes et notre économie, et donc, sur les contours de notre avenir, la direction n'aurait en aucun cas pu répondre favorablement à l'ensemble des exigences de celles et ceux qui ont déclenché ces mouvements.

Ce que chacun doit avoir en tête, c'est que, même si le trafic revient un peu, la crise a profondément modifié le comportement de nos clients : les recettes sont sensiblement inférieures à celles d'avant la crise.

De plus, la pression concurrentielle, celle d'EasyJet en particulier, s'exerce sur de nouvelles lignes (Lyon-Brest, Lyon-Prague dès l'hiver prochain).

Autour de ces données, le secteur se réorganise, de nouveaux partenariats apparaissent, comme l'accord de code sharing qu'Air France et Flybe viennent de conclure. Cet accord ne doit pas nous effrayer : c'est au contraire un moyen de mieux commercialiser nos lignes vers la Grande-Bretagne.

Mais notre environnement change et il convient de tenir compte de ces évolutions du transport aérien dans notre stratégie. Il convient notamment, et plus que jamais, d'être d'une rigueur totale sur le contrôle de nos coûts.

A ce titre, l'arrivée imminente des CRJ 1000 et la sortie concomitante des Fokker sera une aide précieuse pour améliorer nos coûts et maintenir nos positions.

BRITAIR

la lettre #124

Édito par Marc LAMIDEY

Le conseil d'administration de Brit Air a arrêté les comptes de l'exercice qui s'est terminé au 31 mars dernier. Affichant une perte de 11 M€, ils seront soumis pour la deuxième année consécutive.

Cette perte s'est concentrée sur la période janvier-mars, qui, outre la faiblesse saisonnière de l'activité, a vu notre exploitation perturbée par les conditions météorologiques d'un hiver particulièrement rude et les grèves du contrôle aérien.

L'exercice en cours a lui aussi été sérieusement perturbé dès le départ : des aléas climatiques à nos sous pressions notre exploitation ; le contrôle aérien a continué à dégrader nos conditions d'exploitation, en raison de conflits de travail répétés.

Pendant cette période, Brit Air a elle-même été le siège de deux conflits de travail, l'un à Morlaix, l'autre à Lyon.

Au moment où Brit Air doit se battre pour faire face à une concurrence de plus en plus vive, qui détourne notre clientèle, qui exerce une pression sans précédent sur nos recettes et notre économie, et donc, sur les conditions de notre avenir, le directeur a surpris en aucun cas pu répondre favorablement à l'ensemble des exigences de celles et ceux qui ont déclenché ces mouvements.

Ce que chacun doit avoir en tête, c'est que, depuis le trafic revenait un peu, la crise a profondément modifié la compétition de nos clients : les recettes sont sensiblement inférieures à celles d'avant la crise.

De plus, la pression concurrentielle, subie d'Easyjet en particulier, s'exerce sur de nouvelles lignes (Lyon-Brest, Lyon-Prague dès l'hiver prochain).

Autour de ces données, le secteur se réorganise : de nouveaux partenariats apparaissent, comme l'accord de code sharing qu'Air France et Flybe viennent de conclure. Cet accord ne doit pas nous effrayer : c'est au contraire un moyen de nous commercialiser nos lignes vers la Grande Bretagne.

Mais notre environnement change et il convient de tenir compte de ces évolutions du transport aérien dans notre stratégie. Il convient notamment, et plus que jamais, d'être d'une rigueur totale sur le contrôle de nos coûts.

A ce titre, l'arrivée prochaine des CRJ 1000 et la vente concomitante des Fokker est à une date précoce pour améliorer nos coûts et maintenir nos positions.

sommaire

ÉDITORIAL 1

TOMI 2
Un nouveau site Intranet

MAINTENANCE 3
Une première à la direction de la maintenance

FLOTTE 4-5
Deux CRJ 900 dans la flotte de Brit Air

MISSION AFRIQUE 6-7
Premier bilan après une année de mobilisation

FLOTTE 8
CRJ 1000 : vers la certification et l'entrée en service pour Brit Air

Retrouvez plus d'infos et d'actualités sur le site intranet : http://tomi.britair.fr

Directeur de la publication : Marc Lamidey
Rédacteur en chef : Anne Le Bour
e-mail : an.lebour@britair.fr
Service Communication
Brit Air
Aéroport - CS 27925 - 29679 Morlaix cedex
Tél. : 02 98 63 63 63 - Fax : 02 98 62 77 66
Conception : Le Studio T

Dans le cadre de la démarche du développement durable, ce document est imprimé, par un imprimeur certifié IMPRIM'VERT, sur un papier recyclé.

Un nouveau site Intranet...

par Anne LE BOUR

A l'occasion de la convention ELAN du 10 décembre 2009, nous avons présenté les maquettes du futur Intranet TOMI. Après plusieurs mois de travail graphique, ergonomique et technique en collaboration avec la DSI, TOMI a été lancé le 25 juin.

Un peu d'histoire ...

L'Intranet TOMI est, depuis son lancement en juillet 2004, devenu une plate-forme multimédia et documentaire importante pour les salariés de Brit Air avec une moyenne de 3 500 connexions par semaine. Cette plate-forme de communication est aussi devenue, au fil des années, un outil de travail précieux pour les différents métiers qui composent Brit Air. En effet, la documentation technique, les formulaires ainsi que l'information des directions passent par TOMI, ce qui permet une rapidité de lecture et de téléchargement des documents de référence.

Une équipe au service de TOMI

TOMI demande depuis son lancement une forte implication de ses 20 webmasters qui, au jour le jour, alimentent le site dans chaque direction. Ces 20 personnes font vivre TOMI au quotidien. Régulièrement, les webmasters de TOMI bénéficient de formations en interne afin de renforcer leurs connaissances de l'application de gestion de TOMI ainsi que des formations spécifiques web.

Des nouveautés ...

Ce nouveau site Intranet vous permettra de consulter toute l'actualité de Brit Air dès la page d'accueil (3 actualités tournantes à la Une), la revue de presse et les brèves. Sur le bandeau droit de la page d'accueil se trouvent les informations et rubriques personnalisées par un jeu d'onglets en accordéon qui s'ouvrent et se referment à la demande et permettent ainsi d'optimiser la place sur la page d'accueil et de vous offrir le maximum d'informations pertinentes en un clic. Nouveauté : un onglet « vos applications » qui contient toutes les applications métiers auxquelles vous êtes abonnés, accessibles directement sans ré-identification grâce au SSO. Enfin, un menu complet dans lequel vous retrouverez l'ensemble de vos rubriques habituelles, optimisées, un nouvel annuaire avec trombinoscope et organigramme, plus performant, et de nouvelles rubriques « espace personnel » dans lequel vous pouvez gérer des widgets personnels, « Entre nous » qui comporte d'ores et déjà un module de co-voiturage et qui sera amené à évoluer et intégrer de nouvelles applications qui vous aideront dans votre vie au sein de l'entreprise.

Le manuel d'utilisation que vous avez reçu vous dévoilera toutes les subtilités de ce nouvel outil.

http://tomi.britair.fr

Tableau de bord

Période du 1er février au 30 avril 2010

Exploitation

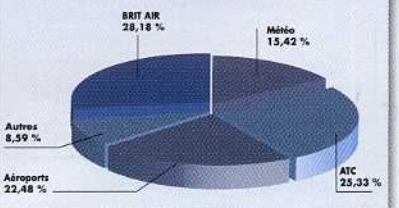
Régularité Brit Air globale	CRJ 900	CRJ 700	CRJ 100	F 100
98,20 % Objectif : 99 %	97,23 %	98,34 %	98,23 %	97,88 %

Régularité absolue : 90,37 % Objectif : 98 %

Ponctualité à 15 mn (toutes causes) : 87,23 % Objectif : 88 %

Vols annulés : 1846

Détails des causes de retard



Affrètements non-programmés : 168

% si l'objectif est atteint % si l'objectif n'est pas atteint

Une première à la direction de la maintenance

Par Jean COUPARD

Brit Air a réalisé en interne la visite 8C + 18 ans + chantier vente du Fokker 100 F-GPXF qui, à l'origine, était prévue d'être sous-traitée dans un autre organisme.

La particularité de la vente de cet avion à l'issue du chantier, nous a conduit à croiser ses 2 moteurs, mobilisant les techniciens de cet atelier, ainsi que ses 2 trains d'atterrissage principaux avec 2 autres F100 sur des immobilisations courtes, ne pénalisant pas l'exploitation de cette flotte. Une peinture complète avait aussi été planifiée avant livraison.

La visite 18 ans que nous avons découverte, comme toute visite calendaire est riche en inspections structurales, elles sont beaucoup plus nombreuses que dans les visites de rang inférieur.

L'estimation de main d'œuvre structure, dédiée pour réaliser ces inspections du fuselage, des soutes cargo, de la cabine, en passant par les ailes,.... et jusqu'à la zone empennage est de l'ordre de 300 heures.

On peut donc facilement en déduire, au vue de ce grand nombre d'inspections touchant toutes les zones de l'avion, que la quantité de défauts découverts risque aussi d'être conséquente et générer une charge de travail importante pour leur remise en état.

Pour permettre ces inspections structurales, les accès à réaliser ont été également importants.

La majorité des moyens d'accès prévus sur l'avion était à déposer puis à remonter par les mécaniciens, cela représentait une charge de travail chiffrée à plus de 500 heures.

La cabine, quant à elle, a du être totalement démontée, ce qui n'est habituellement pas réalisé lors des autres visites F100. Ceci a impacté fortement l'activité cabine car l'évaluation de la

charge nécessaire à la dépose et à la remise en état de la totalité des galleys, des sièges, des planchers, des racks à bagages et pour finir des toilettes représente plus de 400 heures, ce qui n'est pas anodin pour les techniciens de cette spécialité.

Les peintres n'étaient pas en reste car environ 300 heures de travaux de peinture étaient estimées pour remettre en bon état les composants cabine et soutes ceci sur 3 semaines.

Nos ressources internes n'étant pas suffisantes pour absorber ces charges durant les 5 semaines prévues pour cette visite, nous avons dû avoir recours à l'utilisation de main d'œuvre extérieure encadrée par nos chefs d'équipes.

Une dernière particularité de ce chantier, conséquence directe de la quantité d'accès déposés, était la surface au sol occupée par ces matériels qui nous a contraints à nous adapter en utilisant le petit hangar.

Toutes les équipes de l'Entretien en Base se sont mobilisées et motivées pour la réussite de ce challenge.

Trafic

17 312

Vols effectués

Franchise 496 599 Affrètement 261 474	- 19 % - 3,91 %	Franchise 154 471 Affrètement 116 950	- 26 % - 3,1 %
Passagers transportés	N-1	Passagers transportés année IATA	N-1
Franchise 62,6 % Affrètement 63%	- 4 % + 0,63 %	Franchise 65,8 % Affrètement 66,7 %	2 % + 0,6 %
Coefficient d'occupation	N-1	Coefficient d'occupation année IATA	N-1

Source : enquêtes client mystère du 1er février au 31 mars 2010.

Produit/Client Les 7 standards du service

Être disponible, à l'écoute		Avoir une expertise élevée	
AU SOL 6 % Objectif de non conformité : 10 %	EN VOL 9 % Objectif de non conformité : 8 %	AU SOL 12 % Objectif de non conformité : 5 %	EN VOL 0 % Objectif de non conformité : 2 %
Être impliqué, pro-actif		**Donner une information pertinente et régulière**	
AU SOL 11 % Objectif de non conformité : 2 %	EN VOL 3 % Objectif de non conformité : 4 %	AU SOL 18 % Objectif de non conformité : 10 %	EN VOL 12 % Objectif de non conformité : 8 %
Être courtois, chaleureux		**Offrir un environnement accueillant**	
AU SOL 3 % Objectif de non conformité : 10 %	EN VOL 4 % Objectif de non conformité : 8 %	AU SOL 5 % Objectif de non conformité : 2 %	EN VOL 4 % Objectif de non conformité : 2 %
Être exemplaire dans sa tenue			
AU SOL 1 % Objectif de non conformité : 2 %	EN VOL 4 % Objectif de non conformité : 2 %	Objectif de non-conformité : 16 %	

Deux CRJ 900 dans la flotte de Brit Air Récit d'une aventure partagée

Depuis le mois de mars 2010, la flotte de Brit Air compte deux nouveaux appareils, des CRJ 900, loués à Bombardier pour une durée d'un an. Ces deux avions d'une capacité de 90 et 86 passagers sont affectés aux lignes Rennes/Lyon et Lille/Lyon. Suite aux convoyages de ces deux avions et aux premiers mois d'exploitation, nous avons pris l'avis des différents spécialistes de Brit Air pour connaître leur première impression sur ce nouvel avion.

Nouvel avion ? Pas si nouveau que cela apparemment, pour qui connaît le CRJ 700, mais avec en revanche de nombreux points d'amélioration, qui en font une excellente transition vers l'intégration du CRJ 1000 dans notre flotte. La parole est aux spécialistes.

CRJ 900, l'avis du spécialiste Maintenance

Explications de Patrice Brocard, Responsable du site Lyon Maintenance

Depuis la mise en exploitation des CRJ 900 début avril, Lyon Maintenance voit ces avions en transit sur le hub de Lyon trois fois par jour et une fois par semaine en night-stop le samedi soir.

Lyon Maintenance fera sa première check A CRJ 900 début juillet sur le F-HDTB et la seconde devrait suivre 3 semaines plus tard.

Ces CRJ 900, basés sur les escales de Rennes et de Lille où sont effectuées la majeure partie des opérations de maintenance en ligne (service/checks, routine/checks et dépannages) par les techniciens de ces escales, suivent le même programme d'entretien que le CRJ 700. Les pas des checks A sont également de 600 heures de vol.

D'un point de vue technique, le CRJ 900 est identique au CRJ 700, excepté quelques spécificités dans certains systèmes, notamment les prélèvements et régulations d'air.

Cet avion est équipé de moteurs GE CF34-8C (d'une puissance supérieure de 5% par rapport au CRJ 700), pour une différence de masse d'environ 4 tonnes.

La principale différence avec le CRJ 700, hors aménagements commerciaux intérieurs, réside dans son gabarit supérieur de plus de 3,5 mètres en longueur et de plus de 1,5 mètre d'envergure, qui permet donc des capacités supérieures (90 et 86 passagers).

Excepté sa longueur supérieure, quelques caractéristiques techniques permettent tout de même de différencier ce CRJ 900 du CRJ 700 au premier coup d'œil :

- 2 issues de secours sur les ailes, au lieu d'une seule,
- 2 portes cargo à l'avant gauche, au lieu d'une seule,
- 1 porte de service à l'arrière droite,
- 2 quilles anti-roulis sous la queue,
- 1 arrête dorsale sur le dessus de la cellule arrière.

La formation des techniciens ne nécessite qu'une demie-journée d'instruction en plus de la QT 700 initiale. Pour nous, à la Maintenance, l'exploitation de ces 2 CRJ 900 représente un excellent intermédiaire technique avant l'arrivée prochaine du CRJ 1000.

CRJ 900, l'avis du PNT

Interview de Jean Boisnard CDB CRJ

Jean, penses-tu que le CRJ 900 est un nouvel avion au sein de la flotte de Brit Air ?

« Oui, car ce sont deux nouveaux modules de 90 et 86 places, capacité jusque là inconnue à Brit Air.

Non, pour un pilote de CRJ 700 ! Le pilote canadien qui m'a lâché sur ce bel avion à Tucson (Arizona) m'avait dit après deux tours de piste « Tu verras, il n'y a pratiquement pas de différence par rapport au CRJ 700 ». Il avait raison.

En fait, de mon point de vue, les seules différences sont des améliorations.

Le CRJ 900 est plus agréable à piloter, ces 3 à 4 tonnes de plus en exploitation lui apporte une stabilité supplémentaire, sans pour autant diminuer sa maniabilité.

D'autre part, l'augmentation de poussée des réacteurs pour compenser son augmentation de masse fait que ses performances (vitesse, taux de montée) sont comparables voire légèrement supérieures à celles du CRJ 700.

Enfin, sa consommation de carburant est à peine supérieure à celle du CRJ 700. Par exemple, sur un vol Lyon/Rennes, il consomme en moyenne 120 litres de plus pour 18 passagers supplémentaires.

Un pilote CRJ ne peut qu'être enchanté de l'arrivée de cet avion dans notre flotte ! »

Tu as participé aux convoyages de ces deux avions, peux-tu nous dire quelques mots de ces premières prises en main ?

« En effet, j'ai eu la chance de découvrir ces CRJ 900 aux USA et au Canada et de les convoyer vers la France, en mars

dernier, le premier avec Pascal Frochot, Directeur des Opérations en Vol, et le second avec Jean-Luc Rolland, OPL CRJ et instructeur.

Un convoyage est toujours un moment privilégié dans la carrière d'un pilote…

13 heures de vol et 4 étapes pour le premier avion : Tucson-Toronto-Goose Bay-Keflavic-Morlaix.

9 heures de vol et 3 étapes pour le second : Hartford-Goose Bay-Keflavik-Morlaix.

Les problèmes techniques des avions (5 vols de contrôle ont été nécessaires…) et la lourdeur des différentes formalités administratives avant de quitter le sol américain sont presque oubliés !

Seuls les bons souvenirs restent, avec dans les meilleurs :

- mon premier atterrissage en CRJ 900 à Tucson
- les vols d'acceptance au-dessus de l'Ontario gelé par -14° C
- une arrivée de nuit sur l'aéroport enneigé de Goose Bay
- le survol du volcan islandais Eyjafjöll, au début de son éruption
- Et enfin, il y a eu ces deux remises de gaz à Morlaix et le dégagement sur Brest, qui restent peut-être un mauvais souvenir pour tous ceux qui étaient venus nous accueillir, mais le vent breton et ses turbulences nous ont imposé un déroutement sur Brest. »

CRJ 900, l'avis du PNC

Les impressions de Sylvie Flobert, Chef de cabine

J'ai été agréablement surprise par l'impression générale de cet avion, qui reste à taille humaine, malgré les craintes que nous avions quant à la longueur de l'appareil.

Par rapport au CRJ 700, la cabine passagers est plus aérée et très agréable grâce à la couleur crème des cloisons et l'éclairage très doux, elle est également beaucoup plus silencieuse, les sièges sont moins épais et un peu plus étroits (NDLR : ce sont les mêmes sièges qui équipent le CRJ 1000), ce qui permet le croisement des deux PNC dans le couloir et enfin le galley est nettement mieux chauffé, toutes ces innovations sont un plus pour le passager et un vrai luxe pour le PNC !

D'un point de vue technique, la différence avec le CRJ 700 se trouve au niveau du galley, à l'avant de l'appareil, il est en effet plus étroit et la disposition de notre matériel hôtelier nécessite une organisation différente. Les armoires atlas sont dans des logements doubles, l'une derrière l'autre, ce qui oblige à bien organiser son service pour avoir le moins de manutention possible afin d'optimiser le temps de service d'une cabine de 90 passagers.

Le galley du F-HDTB comporte une penderie très pratique pour les manteaux ou bagages encombrants des passagers, dans celui du F-HDTA ce sont des toilettes supplémentaires.

Des plus pour nos passagers qui devraient apprécier le confort et l'ambiance de cette cabine de CRJ 900 !

MISSION AFRIQUE

Dossier Afrique, premier bilan après une année de mobilisation...

par Éric ADALBERT

C'est en effet au printemps 2009 que les discussions ont débuté avec les premières ébauches d'un contrat mobilisateur qui nous aura permis d'enregistrer dans nos comptes et à ce jour, un chiffre d'affaire global de 5 MEUR au titre des prestations, 1,5 MEUR au titre de la location de notre CRJ 100 et environ 2 MUS$ de vente de pièces. Même si la route parcourue a été parfois parsemée d'embûches, l'ensemble des acteurs de Brit Air et d'Icare impliqués dans cette aventure à Morlaix, aux USA et dans les 3 pays africains concernés, ont tous apprécié cette expérience riche sur les plans techniques et humains. La route est encore longue, mais après une année, c'est l'heure de dresser un premier bilan et de nous remémorer le chemin parcouru.

POINT CONTRATS

Pas moins de 26 conventions ont été signées depuis une année entre Brit Air (ou Icare), Finaircraft et les 3 compagnies : pré-contrats, accords de coopération et avenants, puis contrats relatifs à des opérations ponctuelles tels que vol de convoyage, stage d'accession CDB, conditions générales de vente de pièces, location avion, remise de Manex avec transfert de responsabilité etc...

POINT AGRÉMENTS

Brit Air et Icare ont été auditées par les directions Qualité des 3 compagnies et par les autorités de chaque pays et ont obtenu les agréments nécessaires à l'accomplissement des contrats.

Désormais, Air Burkina souhaite faire progresser les procédures Qualité de la compagnie et a sollicité l'aide de Brit Air dans ce sens.

Air Mali

LOCATION DE NOTRE CRJ 100 BRIT AIR (EX F-GRJH)

Le 28 août 2009 : départ de Morlaix du CRJ 100 5X-UGD via Brest, Héraklion, Djedda et arrivée à Entebbe en Ouganda.

Après 8 mois d'exploitation africaine sous CTA Ougandais, 1176 heures de vol réalisées et 1190 vols effectués, notre CRJ 100 était de retour à Morlaix le 29 avril 2010 pour une visite d'entretien et la réalisation d'une nouvelle livrée aux couleurs de Brit Air sous sa nouvelle immatriculation F-GRJU.

Air Uganda

1ER CRJ 200 AIR UGANDA (5X-UGE)

Le *ferry flight* de 4 jours à été réalisé par une équipage Brit Air (commandant de bord, pilote et technicien) entre Great Falls (Etat du Montana) et Entebbe (Ouganda) via Gander (Iles de Terre Neuve au Canada), Santa-Maria (Les Açores), Dakar (Sénégal), Cotonou (Bénin), soit une distance parcourue équivalente à la moitié d'un tour du monde et 50°C de différence de température entre Great Falls et certaines étapes africaines, et une arrivée à Entebbe le 16 février 2010.

CRJ 200 AIR MALI (TZ-RCA)

Cette fois-ci, le *ferry flight* entre Great Falls et Bamako a été géré par Air Mali et confié à Park Aviation. L'arrivée à Bamako a eu lieu le 28 avril à 18 heures locales, suite à un déroutement à Montréal pour le remplacement des pare-brises et les roues du train avant, une étape à St Jones et enfin un night stop à Santa Maria aux Açores.

1ER CRJ 200 AIR BURKINA (XT-ABG)

Le *ferry flight* entre Great Falls et Ouagadougou a été géré par Air Burkina et confié à Park Aviation, tout comme le CRJ 200 d'Air Mali. L'arrivée à Ouagadougou fût programmée le

Air Mali

Air Mali

Air Burkina

Air Burkina

7 mai, en fin d'après midi, après un convoyage par la route nord et un night stop à Shannon en Irlande.

2ÈME CRJ 200 AIR UGANDA (5X-UGG)

Le dernier des 4 CRJ 200, actuellement en phase finale de standardisation et d'acceptation à Great Falls, sera convoyé en Ouganda début de cet été.

Air Uganda

ICARE

Icare aura été un acteur majeur dans le projet Afrique, avec un chiffre d'affaires de 780 KEUR, fruit des qualifications machines de :

- 10 PNT, 9 techniciens et 3 PNC pour Air Uganda,
- 7 PNT, 6 techniciens et 4 PNC pour chacune des compagnies Air Burkina et Air Mali,

de 2 stages CDB pour Air Burkina et enfin de 2 stages « méthode Brit Air » pour 2 PNT d'Air Mali déjà qualifiés CRJ.

Icare depuis 2 mois est désormais sollicité en direct par les 3 compagnies pour répondre, entre autres, aux nouvelles formations de recyclages.

LA DIRECTION DE LA MAINTENANCE

Cinq opérations distinctes auront mobilisé le personnel de la DM en Afrique ou aux USA.

Les opérations de mise au standard et d'acceptation des avions loués à GECAS par Finaircraft auront occupé une quinzaine de techniciens à Great Falls aux USA, plus de 180 jours sur site, sur une période d'environ 10 mois.

Les convoyages de notre CRJ 100 et des CRJ 200 auront occupé 5 techniciens pendant 32 jours.

La coordination in situ sur les 3 bases africaines aura été réalisée à ce jour, par 9 techniciens pendant au total 400 jours.

2 techniciens auront, pendant 10 jours, réalisé les formations OJT (On Job Training) des techniciens ougandais et Burkinabe.

L'engagement de la logistique aura permis notamment la vente de pièces et l'accès au Pool Equipements par la contractualisation avec Air France Industries.

Enfin, 2 checks A et 1 dépannage suite à une collision aviaire auront été réalisés à Entebbe, mobilisant 11 techniciens pendant 19 jours.

LA DIRECTION DES OPÉRATIONS EN VOL

13 commandants de bord (12 instructeurs et 1 CDB 100%) et 4 OPL auront participé, à ce stade à cette campagne, réalisant environ 1200 heures de vol.

A Entebbe : 12 missions dont 8 d'instruction avec 7 instructeurs, 1 CDB 100 % et 2 OPL.

A Ouagadougou : 8 missions d'instruction avec 7 instructeurs.

A Bamako : 9 missions d'instruction avec 7 instructeurs sont actuellement prévus. Cependant, certaines difficultés conjoncturelles pourraient engendrer quelques modifications de programmation dans les mois à venir.

Et enfin, les *ferry flights* auront mobilisé 4 instructeurs et 4 OPL.

34 L'observateur — Publi-com — XXXVIIe ANNÉE

Le CRJ200

Un avion pour affirmer le statut de leader d'Air Burkina

PROCHAINES ÉTAPES

- Eté 2010 : fin des formations des PNT des 2 compagnies à Bamako et à Ouagadougou.
- Dans les mois à venir, fin de l'accompagnement de la montée en compétence des techniciens de maintenance ougandais, maliens et burkinabe.
- Pendant 5 ans et pour les 3 compagnies :
  - Assistance engineering ;
  - Assistance logistique notamment l'accès au pool équipements ;
  - Assistance technique à la demande, notamment pour des dépannages et des interventions lourdes ;
  - Réalisation de l'ensemble des checks A à venir par les équipes de Morlaix, sur les 3 bases africaines pendant les phases d'acquisition des compétences ;
  - Réalisation de l'ensemble des Check C dans les hangars de Brit Air.

CRJ 1000 : vers la certification et l'entrée en service pour Brit Air

par Philippe GOETZ

Le programme des essais en vol

Le prototype du CRJ 1000 (MSN 19991) et le premier avion de production (MSN 19001) ont repris les essais en vol à la mi-février, avec une nouvelle version du logiciel de commande de vol "Rudder by Wire" qui donne maintenant toute satisfaction. En trois mois et demi, 135 missions ont été réalisées avec ces deux appareils, pour un total de 350 heures de vol.

A fin mai, malgré la nécessité de réaliser à nouveau certains essais accomplis avant la période d'interruption des vols, 80 % du programme de certification est validé.

Les deux premiers exemplaires du CRJ 1000 totalisent maintenant près de 1 000 heures de vol, réalisées au cours de près de 350 missions d'essais, avec un taux moyen d'activité supérieur à 50 HdV par mois depuis la reprise de février 2010.

L'ensemble des performances opérationnelles (masses, vitesses, consommations carburant, domaine de vol, ...) sont conformes aux attentes du constructeur et aux garanties contractuelles.

Retour sur la visite d'une équipe Brit Air au Bombardier Flight Test Center

Comme cela avait été annoncé, une équipe de Brit Air s'est rendue fin février au Kansas, à Wichita, au centre d'essais en vol de Bombardier. Accueillis et accompagnés par les représentants de Bombardier, Bertrand Dousset, responsable de l'intégration du CRJ 1000 pour la Direction de la Maintenance, Yves-Marie Jouanet, technicien d'assistance en ligne CRJ au PCM de Morlaix, et Mathias Hengan, contrôleur technique à Lyon Maintenance, ont profité de la baisse d'activité du programme des essais le week-end pour bénéficier de créneaux entièrement à leur profit. Ils ont ainsi apprécié, sur site et en contact direct avec l'avion, les différents aspects de maintenance et de "handling / servicing" du CRJ 1000. Il a notamment été possible de dérouler pas à pas l'ensemble des opérations d'une « service check » selon le protocole Brit Air, afin d'anticiper les aménagements à apporter par rapport à ce que nous pratiquons déjà pour le CRJ 700. Enfin, toutes les opérations d'assistance en piste ont été simulées (présentation en passerelle, ravitaillement carburant, vidanges toilettes et eau potable, déchargement des soutes, ...), grâce aux équipes et aux moyens de l'aéroport de Wichita, afin de vérifier les très fortes similitudes avec ce que nous pratiquons sur nos appareils actuellement en exploitation.

Poursuite de la préparation de l'entrée en service du CRJ 1000

Des échanges de plus en plus réguliers sont réalisés avec les équipes de Bombardier mais également avec les autres industriels impliqués dans le programme CRJ 1000.

La compagnie est également en relation avec les Autorités de certification, notamment l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA). Nous avons ainsi répondu favorablement à leur sollicitation pour participer à la campagne d'évaluation opérationnelle du CRJ 1000, menée conjointement avec Transport Canada (TC) et la Federal Aviation Authority (FAA) américaine, et qui a débuté le 25 mai dernier.

Jean Boisnard - CDB CRJ S-TRE, et Jean-Luc Rolland - OPL CRJ SFI vont donc se rendre à Montréal - Canada du 19 au 24 juin, pour évaluer une partie du futur cours de différences proposé à la validation par Bombardier et effectuer des séances de simulateur.

Enfin, pour compléter les visites sur site déjà réalisées, deux sessions spécifiques sont actuellement planifiées pour anticiper au mieux la mise en ligne de notre futur appareil :

- une visite de conformité de la cabine "Next Gen" du CRJ1000, dans sa configuration Brit Air, à l'usine Bombardier de Mirabel (près de Montréal – Canada). Le CRJ 1000 MSN 19004, qui nous est destiné, et dont l'ensemble des aménagements et équipements cabines seront achevés et installés, sera inspecté fin juin par Joëlle Machulski et Eric Loridan pour le secteur PNC et Jean-Jacques Lescoat pour la DM ;
- une visite du centre Bombardier de Wichita (Kansas – USA), début juillet avec Pascal Frochot et Jean-Michel Laporte, permettra des échanges avec les pilotes chargés des essais en vol et la présentation des configurations du CRJ 1000. Ce devrait aussi être l'occasion de partager notre vision de ces aspects opérationnels avec le chef pilote d'Air Nostrum, également invité pour l'occasion.

Le calendrier de livraison

Tout est donc mis en œuvre pour garantir, au dernier trimestre 2010, une entrée en service du CRJ 1000 dans les meilleures conditions pour l'ensemble des acteurs de la compagnie, selon un calendrier de livraison qui est toujours conforme aux précédentes annonces : 2 avions au mois d'octobre, 2 en novembre et 1 en décembre.

BRITAIR

le carnet #124

SUPPLÉMENT À LA LETTRE D'INFORMATION I AOÛT 2010

LES MOUVEMENTS DE PERSONNELS

ARRIVÉES DU 1ER FÉVRIER AU 31 MAI 2010

Jean COUPARD

Céline GILBERT

Xavier RIOU

BRIT AIR

- Le 22 février, **Jean COUPARD** a rejoint la direction de la maintenance à Morlaix, en qualité de responsable de l'entretien en base.
- **Céline GILBERT** a intégré la direction financière au poste de responsable de la consolidation et du reporting comptable. Elle a été embauchée en CDI le 15 mars.
- En CDD depuis le 1er avril à la direction de la maintenance à Morlaix, **Séverine CORIOU** est technicienne d'approvisionnement.
- Juriste de droit social, **Xavier RIOU** est à la direction des ressources humaines depuis le 10 mai.
- **Amélie MENNESSON** est, en CDD, agent polyvalent passage/trafic à l'escale de Lyon depuis le 31 mai.

ICARE

- **Audrey BROSSARD** a été embauchée à Icare, en CDD, le15 février, en qualité de secrétaire.

Effectifs

Effectifs groupe
au 31/05/2010 : **1301 salariés**

BRITAIR

le carnet #124

SUPPLÉMENT À LA LETTRE D'INFORMATION I AOÛT 2010

LES MOUVEMENTS DE PERSONNELS

DÉPARTS DU 1ER FÉVRIER AU 31 MAI 2010

BRIT AIR

Colette ZRAIBI

Olivier LE COMTE

Hervé COAT

- Le 1er février, **Annaig THOMAS**, PNC basée à Brest, a quitté Brit Air.
- **François BELLEC**, agent électrotechnicien, a fait valoir ses droits à la retraite. Il a quitté la Maintenance le 1er février.
- Les PNT **Frédéric BASTIAT** (basé à Paris), **Stéphane FERKIOUI-JOLLIVET** (basé à Paris), **Nathalie LECA** (basée à Nantes), **Ludovic PASTEL** (basé à Paris), **Antoine SENECHAL** (basé à Paris), **Marc WATTEBLED** (basé à Paris) ont démissionné et quitté Brit Air le 8 février.
- **Thomas LEGORGEU**, expert planner, a quitté Brit Air le 12 février à la fin de sa période d'essai.
- Ils ont démissionné de leur poste de PNT, le 8 mars : **Nicolas BEUZEN** (basé à Paris), **Christophe HAGUETTE** (basé à Nantes), **Pierre-Yves KERVRAN** (basé à Paris) et **Gaëlle LAQUEILLE** (basée à Paris).
- Le CDD de **Muriel DINER**, technicien paye, a pris fin le 15 mars.
- **Gaëlle MALTIS**, agent de gestion production, a quitté la DOV à la fin de son CDD le 27 mars.
- Le 31 mars, à la fin de leur CDD, les PNC **Maria AMMORA** (basée à paris), **Didier GOUPILLON** (basé à Paris), **Sandrine HEURTAULT** (basée à Rennes), **Hélène JOLIVET** (basée à Paris) et **Fabrice ROUILLE** (basé à Lyon) ont quitté Brit Air.
- Le 1er mai, **Julie PONTOSSI** a démissionné de son poste d'agent polyvalent passage/trafic à l'escale de Lyon.
- Le 1er mai, **Hervé COAT** a quitté la direction de la maintenance. Il a fait valoir ses droits à la retraite.
- **Colette ZRAIBI**, ingénieur analyse des vols, a démissionné. Elle a quitté le SASV le 22 mai.
- **Olivier LE COMTE**, directeur des ressources humaines, a quitté Brit Air le 23 mai.
- Le 31 mai, **Johann BESCOND** a mis fin à son contrat de professionnalisation et a quitté Brit Air.

DÉPARTS EN RETRAITE

Le 28 avril, Brit Air avait organisé pour **Jean-Yves BALCON** et **Hervé COAT** une réception pour fêter leur départ en retraite.

A cette occasion, leur famille proche et les salairés qui ont voulu leur souhaiter une bonne continuation se sont retrouvés autour d'un buffet et quelques rafraichissements.

Le vendredi 11 juin, **Marie-Antoinette FOLCHER** a fêté avec ses collègues son départ en retraite. L'ensemble du personnel de l'escale de Lyon lui a souhaité de profiter de cette retraite après 11 ans au service de nos passagers.